

Anziani e sicurezza stradale: l'importanza di conoscere il fenomeno per progettare efficaci iniziative di prevenzione

Barbara Riva

Gli anziani rappresentano una delle categorie più a rischio sulle strade, in particolare per le gravi conseguenze che può avere su di loro un sinistro stradale.

L'ambito che li coinvolge maggiormente è quello urbano, caratterizzato da velocità più ridotte, ma come sappiamo, da una commistione di utenze ed infrastrutture non sempre idonee alla loro mobilità e possibilità di comprensione del traffico.

Parlare di anziani e sicurezza stradale è doveroso, così come supportare gli obiettivi anche europei di incentivazione di tutte quelle iniziative di tipo informativo e formativo, oltre che infrastrutturale e connesse al potenziamento di servizi mirati, qual, ad esempio, un trasporto pubblico ben funzionante ed economico, ma questo richiede una serie di riflessioni e di approcci mirati.

Tra i principali, se ne propongono qui alcuni utili alla predisposizione di "strategici" interventi di prevenzione specificatamente pensati per la categoria in esame. Convenzionalmente si definiscono **anziane le persone che hanno raggiunto il sessantacinquesimo anno di età**, ovvero la cosiddetta età pensionabile, ma molti di questi non certo possono essere paragonati, sia per questioni fisiche che mentali, ai loro "collegi di categoria ISTAT" che hanno, ad esempio, superato i settantacinque o gli ottant'anni di età, anche se in perfette condizioni psicofisiche.

In estrema sintesi, si sa che l'anziano nella maggioranza dei casi vede e sente meno, è soggetto ad una riduzione della velocità di elaborazione delle informazioni visive e di stimoli presentati in rapida successione, è vittima della riduzione della flessibilità e della sicurezza nelle prestazioni motorie, ha difficoltà nell'elaborazione di compiti complessi e nella percezione di nuove situazioni.

Esso subisce uno stato di affaticamento più veloce rispetto ad altre categorie di utenti, può riscontrare una riduzione della forza muscolare



e della mobilità degli arti, può registrare un deterioramento dei processi regolatori dell'organismo e può avere problemi di attenzione anche potenziati dall'utilizzo di alcuni farmaci.

Ne consegue una **variabile di problematicità dell'affrontare il traffico, di cui molti di loro però, fortunatamente, sono spesso consapevoli.**

Tale contezza fa sì che molti anziani riescano ad adattare il loro comportamento di guida ai propri deficit, tanto che si può ritenere che si avvicinino alla guida di un mezzo in modo più cosciente dei giovani, ovvero di coloro che sarebbero al massimo delle possibilità di prestazioni, almeno in termini di sviluppo psicofisico.

Come detto, proprio dal punto di vista dell'evoluzione psicofisica, vi sono però **una serie di sfaccettature, non di poco conto, da considerare, quando si tratta di anziani, perché la loro presenza differenzia notevolmente, dopo i sessantacinque anni, i soggetti, di una stessa età, fra di loro.**

Oltre agli aspetti psicofisici intervengono a determinarne le differenze anche fattori culturali, di reddito, di capacità di utilizzo delle nuove tecnologie digitali, del proseguo dell'attività lavorativa e di nuovi compiti, quali ad esempio, la cura "attiva" dei nipoti (trasporto casa-scuola, attività del tempo libero, loro intrattenimento, preparazione del pranzo o/e della cena, della merenda, ...), ecc.

In termini di azioni di prevenzione per la promozione degli incidenti stradali è importante tenere presente sempre questa **disomogeneità del "target anziani"** perché la **comprensione dei contenuti e la possibilità motoria di adottare idonei comportamenti in strada è, appunto, direttamente proporzionale al loro stato psico-fisico.** Quindi richiede approcci e metodi differenti a seconda delle diverse sottocategorie di soggetti.

Si consideri che anche le **tipologie di spostamento che caratterizzano questi utenti della strada sono molto differenti** (ad oggi, in Italia quasi 2,7 milioni di italiani oltre i 65 anni lavorano ancora in modo regolare ed effettuano spostamenti sistematici), **ma purtroppo non sempre idonee rispetto all'effettivo stato e all'effettiva capacità di gestione (siano gli spostamenti con veicoli o a piedi).**

Il problema è complesso e la **paura più grande si annida nella possibilità di forzare l'uscita dal con-**

testo sociale e socializzante di questa popolazione, che, soprattutto se maggiormente invalidata, necessita più di altre, di momenti di incontro e di svago.

Comunque urgente **affrontare il problema della prevenzione e quindi dell'informazione/formazione degli anziani, al fine di contenere il fenomeno incidenti stradali che li coinvolge** ed è strategico farlo attraverso **percorsi formativi ed informativi progettati in modo strutturato e possibilmente basati su un'ottica multidisciplinare.** Solo così si possono infatti tener in considerazione una serie di fattori che possono determinare il problema e che, preferibilmente, annoverino anche approfondimenti connessi ad infrastrutture, che gli anziani prevalentemente utilizzano/affrontano nei propri tragitti. Tra l'altro, le previsioni demografiche, citando ad esempio, quelle di EUROSTAT 2014, evidenziano chiaramente che, **nel 2030, ben oltre un quarto della popolazione europea avrà un'età superiore ai sessantacinque anni di età e si differenzierà anche per una maggiore permanenza nel mondo del lavoro, istruzione e competenze professionali, stili di vita differenti dagli attuali, anche grazie ai progressi della scienza e ai risultati delle attività di prevenzione.**

Si tratta di ulteriori aspetti, che daranno vita a una categoria di popolazione più attiva, con una **maggiore propensione allo spostamento** tramite le diverse tipologie di trasporto.

Molto probabilmente saranno sempre di più coloro che utilizzeranno fino a tarda età il proprio mezzo, sia esso a motore che non e chi, per mentalità già acquisita, sfrutterà opportunamente il trasporto pubblico.

Come si anticipava, prima di approcciarsi al tema, è bene per ogni operatore o formatore che sia, **avere a mente alcuni aspetti/fattori che possono determinare effettive differenze fra persone/gruppi di persone, di questo stesso target di popolazione, per meglio incidere sui loro comportamenti.** Questo riguarda, in particolare, sia i diversi aspetti psicofisici da tenere in considerazione che le abitudini relative alle prevalenti tipologie di spostamento degli anziani e delle diverse mete da loro raggiunte. Ovviamente, fanno la differenza le diverse infrastrutture incontrate e le politiche territoriali adottate per

l'incentivazione d una mobilità sempre più sostenibile e sicura.

A questo proposito risultano interessanti la fotografia e le considerazioni dettagliate nel terzo Quaderno “Anziani e incidenti stradali Analisi e monitoraggio degli incidenti stradali relativi agli anziani in Regione Lombardia”, a cura del CMR Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale, che qui si sceglie di richiamare, quale buona prassi relativa ad attività strutturate per la promozione di interventi di tipo integrato a favore di questa particolare categoria di utenza debole della strada.

Il documento ben evidenzia come essi siano soggetti con mobilità rallentata e rientrano in tutte le categorie di fruitori della strada. Si muovano maggiormente per dinamiche legate alla gestione familiare in raggi tra i 2km e 5 km, secondo una determinata regolarità e nelle ore centrali della giornata. Riducano i loro spostamenti per le attività legate al tempo libero. Prediligano gli spostamenti tramite trasporto pubblico locale nelle zone dove questo è ben servito (in tali casi gli incidenti riguardano prevalentemente l'utenza pedone) e l'automobile in zone meno servite (con incidenti in questo caso che riguardano prevalentemente i conducenti).

Sempre riprendendo il terzo Quaderno, tra le infrazioni più frequenti degli anziani vanno ricordate il mancato rispetto della corsia, e la mancanza di rispetto della segnaletica stradale, mentre non è ricorrente quella data dalla velocità: questo per il fatto che gli anziani tendono a guidare più lentamente per meglio padroneggiare il loro compito.

Sempre il documento in questione evidenzia come gli incidenti avvengano principalmente in prossimità di incroci, intersezioni e nelle svolte a sinistra.

L'incrocio, ad esempio, rappresenta una fonte di disorientamento per l'anziano, a causa delle tante variabili che richiede di considerare per attraversarlo correttamente, tanto che lo affronta, prevalentemente adottando un comportamento basato non sull'autoregolazione, ma imposto dagli altri. Le difficoltà per l'anziano sono, in questo caso, dettate dalle caratteristiche stesse dell'incrocio e dalla velocità degli altri veicoli.

L'anziano conducente qui si trova infatti obbligato a

decidere e ad agire in tempi brevi, ovvero ad agire in condizioni che oltrepassano le sue capacità dovute a una ridotta visione periferica, velocità di reazione, capacità di reagire con altri veicoli.

Tra altre infrastrutture che creano particolari problematiche all'anziano, lo studio ricorda anche:

- altezze bordo marciapiedi;
- segnaletica errata o poco visibile;
- percorsi pedonali non accessibili;
- fermate del trasporto pubblico non adeguate;
- mancanza di manutenzione dei marciapiedi e delle strade;
- attraversamenti pedonali poco sicuri;
- assenza di passaggi pedonali e di piste ciclabili;
- scarsa attenzione alle aree di sosta;
- presenza di barriere architettoniche;
- assenza di arredo urbano (panchine, bagni pubblici).

Le ho richiamate volutamente, servendomi dell'elenco puntato, per dar spunto ai formatori a realizzare approfondimenti nei loro corsi che tengano conto anche di alcuni suggerimenti operativi per permettere ai fruitori delle nostre strade, non più giovani, di affrontare rischi sottovalutati e non di facile percezione.

Detti aspetti non sono troppo considerati dagli stessi utenti della strada, ma la lista potrebbe essere anche più ampia, si pensi, ad esempio, solo per aggiungerne alcune, alle note difficoltà connesse all'immissione, percorrenza e uscita da rotatorie (sia in qualità di conducenti di veicoli a motore, che, soprattutto, di velocipedi).

Indubbiamente i principali fattori di rischio ed ostacoli che incontrano gli anziani in strada sono riconducibili anche a problemi legati alla sopravvalutazione sia dei loro tempi di reazione che del tempo utile ad un veicolo in transito per frenare e arrestarsi, a distrazione, ad errori di valutazione nell'intraprendere, ad esempio attraversamenti, all'utilizzo di farmaci, a particolari tipi di malattie che interferiscono sul sistema neuro vegetativo.

Altro aspetto fondamentale da considerare per la sensibilizzazione dell'anziano è quella della distrazione, comprese le diverse tipologie di distrazione dovute all'utilizzo di nuove tecnologie, in particolare, l'uso di cellulare sia mentre cammina che quando conduce un veicolo (comportamento adot-

tato anche dagli anziani sia pur se non nella totale potenzialità delle funzioni che i nuovi dispositivi offrono).

Inutile ribadire, come ho già scritto in altro articolo della presente rubrica, **l'importanza di messaggi finalizzati a ricordare loro** di porre attenzione anche ad aspetti scontati, ma sempre utili, quali l'utilizzo di cinture di sicurezza davanti e dietro, il corretto uso degli air-bag.

Sempre in termini di sicurezza stradale (e salute), agli anziani è anche importante **suggerire qualche astuzia**, sulla scorta di non mettere la borsa in evidenza nel cestino della bicicletta e comunque di non tenerla a tracolla: un eventuale scippo potrebbe farli cadere. Parimenti di non posizionare sul manubrio le borse della spesa per evitare di perdere l'equilibrio, e tanto altro.

Infine, anche se più antipatico da ricordare, creare una nuova consapevolezza della strada non solo può ridurre la quantità di morti e di feriti, ma anche abbattere **l'importante costo sociale** dovuto ai sinistri stradali.

Attualmente i parametri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilevano un costo medio unitario per decesso pari a 1.503.990 euro, un costo umano medio unitario per ferito pari a 42.219 euro ed infine costi generali medi unitari per incidente pari a 10.986 euro.

A seguire, per concludere con un ulteriore richiamo al terzo Quaderno della Regione Lombardia, questa volta relativamente alla parte dedicata alla lettura di dati territoriali, si riporta la sottostante tabella relativa al costo sociale per classi di età – valori assoluti e valori in euro, relativi all'anno 2015 e si richiama **l'obiettivo della stessa di realizzare un piano interventi** che preveda di **continuare a studiare e monitorare il fenomeno dell'incidentalità stradale** (la Regione a questo proposito ha già redatto uno specifico **questionario on-line** dedicato alla **“Percezione del rischio negli Over 65”**, in collaborazione con i **tre principali Sindacati CGIL, CISL E UIL**) e, nel lungo periodo di programmare:

- l'istituzione di bandi regionali, con cadenza annuale, per gli Enti Locali a sostegno della formazione e sensibilizzazione degli anziani e degli interventi mirati sulle infrastrutture, spingendo in tal modo gli stessi Enti Locali ad approcciare al problema con una logica di programmazione e non di urgenza;
- la promozione e realizzazione di campagne di comunicazione sul tema del rinnovo della patente e, in maniera più ampia, sul tema degli anziani alla guida;
- l'aggiornamento professionale per gli operatori di Polizia Locale e per i soggetti attivi privati e pubblici, quali, ad esempio, associazioni e fon-

Tabella 12 – Costo sociale per classi di età in regione Lombardia – Valori assoluti, valori in euro Anno 2015

Classi di età	Morti	Feriti	Totale morti e feriti	Costo sociale dei morti	Costo sociale dei feriti	Costo totale morti e feriti
0-17 anni	16	4.178	4.194	24.063.840	176.390.982	200.454.822
18-44 anni	192	23.829	24.021	288.766.080	1.006.036.551	1.294.802.631
45-64 anni	131	12.185	12.316	197.022.690	514.438.515	711.461.205
≥65 anni	139	5.011	5.150	209.054.610	211.559.409	420.614.019

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

dazioni, sulle tematiche che riguardano le modalità di comunicazione e di erogazione della formazione sui temi di sicurezza stradale;

- la predisposizione di linee guida che sappiano offrire soluzioni progettuali a supporto delle necessità degli utenti anziani verso una mobilità sempre più sicura;
- il rafforzamento e nuovi sviluppi delle già presenti ed efficaci politiche tariffarie dei trasporti pubblici per favorirne l'utilizzo da parte degli anziani;
- adeguamenti/aggiornamenti normativi e procedurali per il rilascio ed il rinnovo delle patenti;
- il rafforzamento della cultura della sicurezza stradale grazie a mirate campagne a livello nazionale”.

Per concludere, si evidenzia, che sono diversi i territori in cui si sta iniziando a programmare percorsi formativi ed informativi dedicati agli anziani e, che a livello nazionale, è stato istituito un **tavolo di lavoro “ESPERTOOver65”**, con l'obiettivo di dar vita ad un **modello interdisciplinare di Educazione Stradale Permanente per Over65**. È promosso da Centro Antartide insieme a Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la partecipazione di Sindacati Pensionati (Spi Cgil, Fnp Cisl e UILP), Istituto Superiore di Sanità, Anci, Osservatorio Sicurezza Stradale Regione Lombardia, Agenzia per la mobilità del Piemonte, Agenzia per la mobilità di Roma, Comune di Bologna e ACI. Anche chi scrive ne fa parte, in qualità di esperto, per specifiche attività.

Riferimenti

“Anziani e incidenti stradali Analisi e monitoraggio degli incidenti stradali relativi agli anziani in Regione Lombardia”, maggio 2017.

Il Quaderno è realizzato dal CMR – Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia – Direzione Generale Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione con il supporto di Éupolis Lombardia. Éupolis Lombardia, Paolo Pinna Dirigente responsabile, Daniela Corradini Responsabile di progetto, Responsabile regionale dell'attività Mario Giammarrusti, Direttore Generale Vicario Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione U.O. Interventi Integrati per la Sicurezza, l'Immigrazione ed il sistema di Polizia Locale – Regione Lombardia Referenti Operativi Bruno Donno e Fiorella Daniele, Direzione Generale Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione di Regione Lombardia Gruppo di lavoro Claudia Bersani, Ersilia Chiaf, Esseotto srl, Giulia Mugellini, Piersandro Trevisan e Marica Vicale – sua bibliografia.

B. RIVA, *Anziani: educarli alla sicurezza stradale per aggiornarli e renderli protagonisti nel processo di formazione dei bambini*”, in “Crocevia”, n. 4, 2015, Maggioli Editore.

M. DORFER, *Analisi e trattamento del comportamento alla guida*, in *Psicologia del traffico*, McGraw-Hill, 2004.

A.S. COHEN, *Leistungsanforderungen und –möglichkeiten der Senior als Fahrerzeuglenker*, 2001, (citato in M. DORFER, *op. cit.*).

Commissione Europea, *Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale – Orientamenti 2011-2020 per la Sicurezza Stradale*.

T. LUCCHI, C. VEGANI, *Lanziano alla guida dell'automobile*, Editoriale Pacini Editore Medicina, 2010, www.sigg.it (G Gerontol, Società Italiana Gerontologia e Geriatria), 2010.

B. RIVA, *Comunicare la Sicurezza Stradale*, Maggioli Editore, 2010.